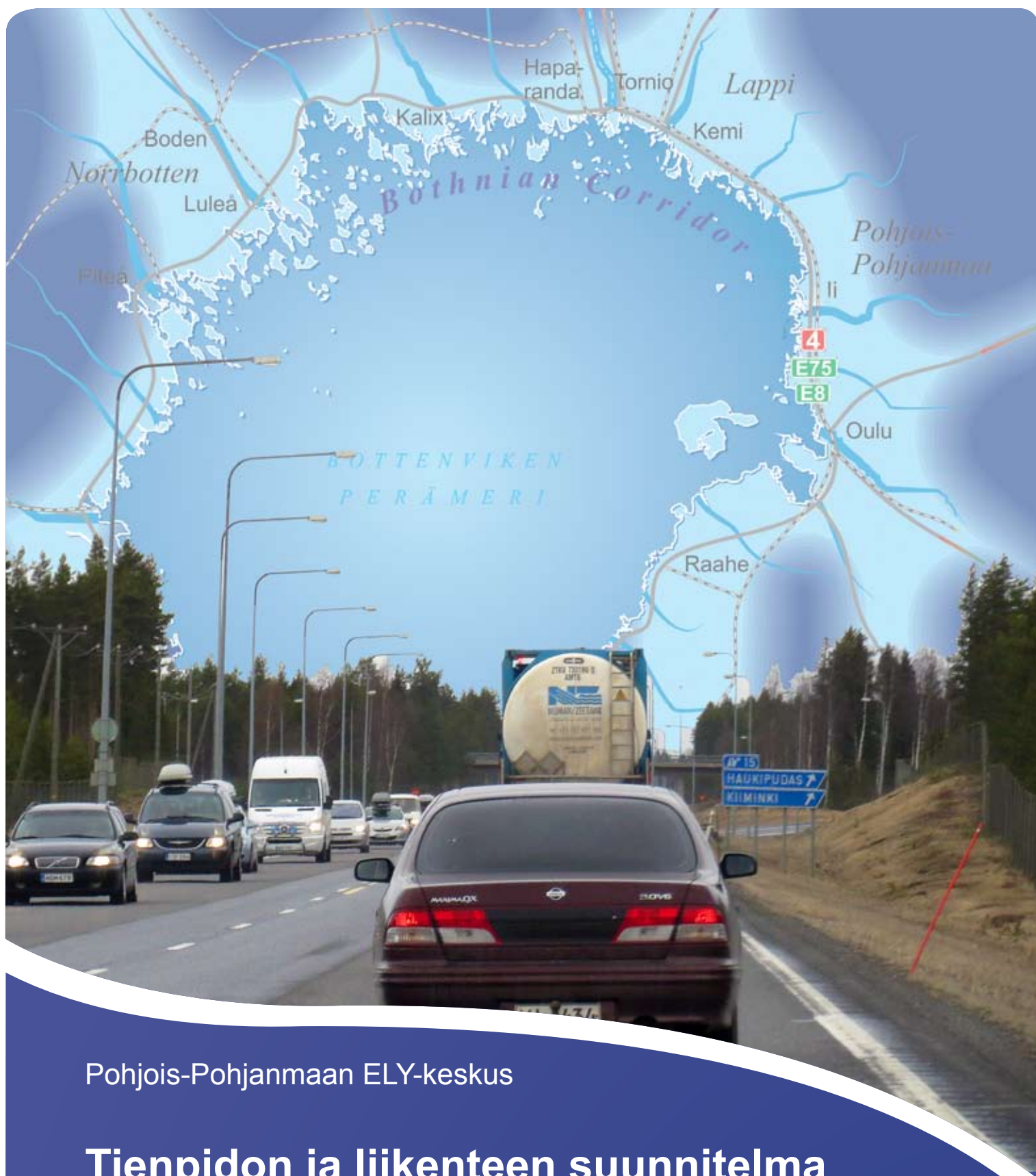




Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus



Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

## Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2014-2018



## Pohjoisten alueiden kilpailukyky edellyttää toimivaa infrastruktuuria - liikennesektorin rahoitus entistäkin niukempaa

Tavoitteenamme on mahdollistaa toimivat, tehokkaat ja turvalliset matkat sekä kuljetukset niin elinkeinoelämän, asumisen kuin vapaa-ajankin liikkumisen tarpeita varten. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä kohtaa kuitenkin monia haasteita tilanteessa, jossa valtiontalouden näkymät ovat erityisen vaikeat. Tarvitsemme yhdyskuntasuunnittelussa uutta ajattelua ja uudistettua liikennepolitiikkaa. Parhaimmillaan tällä tarkoitetaan liikenteen, maankäytön ja muun toiminnan yhteistyön tiivistämistä. Tällaisessa vuoropuhelussa olemme olleet edelläkävijöitä mm. Oulun kaupunkiseudulla. Tämän tiiviin vuoropuhelun ja yhteistyön jatkuminen on tärkeää kuntarakenteen ja seutuyhteistyön muutoksen keskellä. Tätä edellyttää myös Oulun seudun keskeinen asema valtakunnallisena ja arktisen alueen kansainvälisenä keskuksena.

Uutena osana Euroopan liikennejärjestelmän selkärangassa eli ydinverkossa on Botnian käytävä. Tähän Pohjanlahden rannikkoa kiertävään käytävään kuuluvat Suomen puolella päärata Helsingistä Tornioon ja valtatie 4 osuus Helsinki–Oulu–Kemi. Botnian käytävä yhdistää Pohjois-Pohjanmaan entistä vahvemmin Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon. Ydinverkkoa täydentää kattava verkko, johon Pohjois-Pohjanmaalta ja Kainuusta kuuluvat valtatie 5, 8 ja 22, Oulu-Kontiomäki-lisalmi- ja Kontiomäki-Vartius-rataosuudet, Oulun ja Raahen satamat sekä Oulun ja Kuusamon lentoasemat.

Liikennesektorin rahoitustilanne on osoittautunut viime vuosina erittäin haasteelliseksi. Seuraavina vuosina joudumme keskittymään tiestön päivittäisen liikennöitävyyden varmistamiseen – siis olemassa olevan tieverkon hoitoon ja ylläpitoon. Tiestön ja siltojen ylläpidostakin joudumme tinkimään erityisesti alempiluokkaisella tieverkolla. Liikenneturvallisuuksitoimissa painottuvat pienet, tehokkaat toimenpiteet. Nykyisellä rahoitustasolla pienten investointien määrä on erittäin rajallinen ja hankkeet edellyttävät yleensä huomattavaa kuntarahoitusta. Tiestön kunto on heikkenemässä nopeasti ja lisähaasteen tiestölle tuo kevään 2014 kehysriihessä päätetty liikennesektorin rahoituksen 100 milj. € leikkaus.

Merkittävin investointikohde on vuonna 2015 käynnistytävä valtatie 22 Oulu-Kajaani-välin 45 milj. € parantamishanke. Lisäksi Oulun kaupunkiseudulla toteutetaan MALPE-sopimuksen mukaisia kevyen liikenteen väyliä ja joukkoliikenneinfrastruktuurin parantamishankkeita, jotka rahoitetaan valtion ja kuntien 10 milj. € suuruisella yhteisrahoituksella. Meneillään on myös kahden kärkihankkeen, valtatie 4 Oulu-Kemi-välin ja valtatie 8 Vaasa-Oulu-välin (ns. ydinvoimapaketti) suunnittelu. Valtatie 4 hanke on tavoitteena saada seuraavan hallituskauden hankelistanne. Valtatie 8 hankkeen eteneminen taas riippuu ydinvoimahankkeen aikataulusta. Käynnistymässä on lisäksi uusi rakennerahasto-ohjelma 2014–2020, joka mahdollistaa Itä- ja Pohjois-Suomessa pk-yritysten kannalta tärkeiden liikenne- ja logistiikkayhteyksien rahoittamisen.

Hailuodon kiinteän yhteyden toteuttamisen edellytykset ovat edenneet merkittävästi, kun ympäristöministeriön uuden tarkennetun Natura-lausunnon mukaan Hailuodon ja Oulunsalon välinen pengertie-siltayhteys on toteutettavissa. Natura-päätöksen jälkeen hankkeeseen liittyvä yleiskaavoitus ja yleissuunnitelmat voidaan viedä päätökseen. Hankkeen mahdollinen toteuttaminen vaatii vielä erilliset poliittiset päätökset.

Joukkoliikenteen järjestämisessä ollaan siirtymässä EU-lainsäädännön edellyttämään kilpailutukseen. Uudistuksen tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen palveluja ja toimivuutta sekä tehdä rahoituksesta läpinäkyvää. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueilla joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat ELY-keskuksen lisäksi Oulun kaupunki Oulun seudulla ja Kajaanin kaupunki alueellaan.

Tässä suunnitelmassa on esitetty Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueen tienpidon päälinjat ja rahankäytön kohdentuminen suunnittelukaudella 2014–2018. Linjaukset pohjautuvat Liikenneviraston ELY-keskuksille määrittelemiin tulostavoitteisiin.

Oulussa 12.5.2014  
Matti Ränä  
Ylijohtaja

# Rahoitus

ELY-keskukselle tienpidon momentilla käyttöön osoitettu tienpidon peruskehys on viime vuosina pienentynyt vuosi vuodelta. Tämä suuntaus jatkuu vielä vuonna 2015, jolloin kehys on ennätysellisen alhainen. Vuosien 2016 ja 2017 kehyksiin on alustavasti esitetty jo pientä lisäystä. Kevään 2014 kehysriihen päätösten vaikutukset lopullisiin kehyksiin konkretisoituvat vasta vuoden 2014 aikana. Vuoden 2018 alustavat alueelliset kehykset eivät myöskään ole vielä tiedossa. Ostovoiman samanaikainen heikkeneminen vähentää myös vuosittain saadun rahoituksen vaikuttavuutta tienpidossa.

Peruskehysten lisäksi ELY-keskus saa tienpitoon vuosittain määrärahoja myös joihinkin erikseen valtakunnallisesti määriteltäviin tarpeisiin, kuten MALPE-hankkeisiin (2014–2015), raskaan kaluston uusien enimmäismassojen ja -mittojen vaikutusten korjaamiseen (alkaen vuodesta 2013) sekä keskitetyn suunnittelun hankkeiden esisuunnitteluvaiheen tarpeisiin. Liikennepoliittisessa selonteossa jo sovittu valtatie 22 Oulu-Kajaani hankkeen toteuttaminen (2015–2017) ja suunnitelmakauden loppupuolella mahdollisesti alkavien muiden uusien kehittämishankkeiden rahoitus eivät sisälly jaettuihin peruskehyskehyksiin.

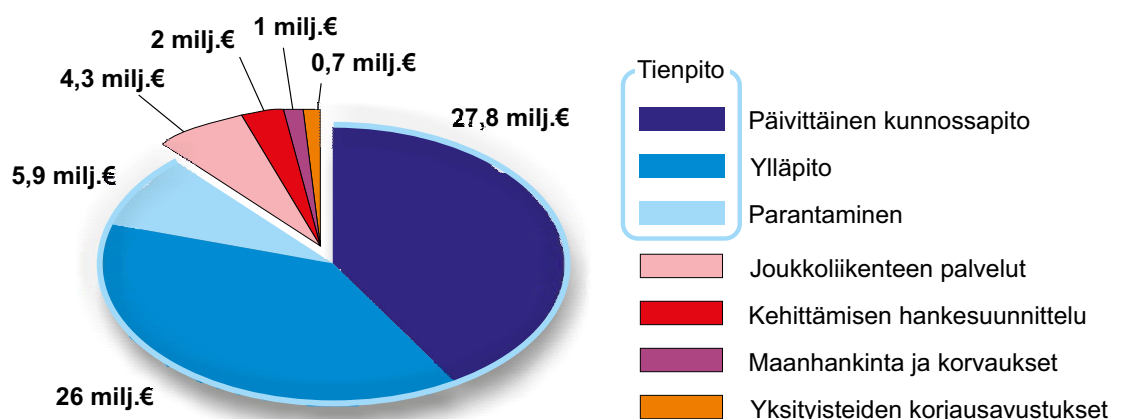
**Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen tuoteryhmittäiset tienpidon kehykset 2014–2017 (milj. €). Vuosien 2015–2017 kehykset ovat alustavia, eikä kevään 2014 kehysriihen päätöksiä ole huomioitu.**

	2014	2015	2016	2017
Päivittäinen kunnossapito	27,8	28,2	29,0	29,7
Ylläpito	26,0	24,1	28,1	28,1
Parantaminen	5,9	2,2	4,0	3,7
<b>Yhteensä</b>	<b>59,7</b>	<b>54,5</b>	<b>61,1</b>	<b>61,5</b>

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselle on osoitettu vuodeksi 2014 uutta kehysmäärärahaa tienpitoon n. 59,7 milj. €, kehittämisen hankesuunnitteluun n. 2 milj. €, joukkoliikenteen palvelujen ostoon n. 4,3 milj. €, yksityisten teiden korjausavustuksiin n. 0,7 milj. € sekä maanhankintaan ja korvauksiin 1,0 milj. €. Yhteensä 67,7 milj. €.

Vuonna 2014 ELY-keskuksella on aiemman vuoden saldot mukaan lukien käytössä omaa määrärahaa tienpitoon n. 67 milj. €. Päivittaisen kunnossapidon (hoito ja käyttö) ja ylläpidon (korjaus, elinkaaren varmistaminen ja omaisuuden hallinta) tuoteryhmät vievät vuosittain leijonanosan käytössä olevasta rahoituksesta. Parantamiseen (liikenneväylien parantamisinvestoinnit ja suunnittelu) jää vain pieni osa rahoituksesta. Oman rahoituksen lisäksi maanteiden parantamisinvestointeihin ELY-keskuksella on käytettävissä vielä n. 3,6 milj. € ulkopuolista rahoitusta (EAKR, ENPI CBC, kunnat) vuonna 2014.

**Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastualueen kehysrahoituksen jakaantuminen vuonna 2014.**



<b>Sisältö:</b>	
Esipuhe	2
Rahoitus	3
Liikennejärjestelmä	4
Joukkoliikenne	5
Liikenteen hallinta	6
Hoito ja ylläpito	8
Perustienpidon hankkeet	10
MALPE	11
Vaikutukset	13
Kehittämishankkeet	14
Yhteystiedot	20

## Kansikuva:

Valtatie 4 välillä Oulu-Kemi on osa Botnian käytävää, joka on hiljattain hyväksytty TEN-ydinverkkoon.



# Liikennejärjestelmä



## Liikennejärjestelmätöön tavoitteena toimiva ja turvallinen liikenne

ELY-keskus tekee aktiivista liikennejärjestelmätöitä tiiviissä yhteistyössä maakuntien liittojen sekä kuntien kanssa. Liikennejärjestelmätö käsittää monimuotoista suunnittelua, kuten Oulun ja Kajaanin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun, osallistumisen kuntien maankäytön suunnitteluun ja siihen kytkettyyn liikennesuunnitteluun, liikenneturvallisuussuunnittelun, liikkumisen ohjaukseen liittyvän suunnittelun sekä joukkoliikenteen suunnittelun. ELY-keskus määrittelee yhteistyössä kuntien kanssa toimialueensa joukkoliikenteen palvelutason ja vastaa myös liikenteen järjestämisestä. Kaikilla suunnittelun osa-alueilla on tavoitteena toimiva ja turvallinen liikenne. Keskeisenä liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteena on kestävien kulkumuotojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen.

## Kuntien liikenneturvallisuustyö keskiössä

Tieliikenneturvallisuuden osa-alueet ja kehittäminen eivät tunne hallintorajoja. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuustyön painopisteenä on kunnissa tehtävä liikenneturvallisuustyö. Tällä tavalla pyritään vaikuttamaan kaikkien liikenteessä liikkujien matkojen turvallisuuteen. Kuntien liikenneturvallisuustyötä tuetaan liikenneturvallisuustyön toimijamallilla. Tulevien vuosien tavoitteena on varmistaa toimijatyön yhtenäisyys ja kattavuus sekä kehittää liikenneturvallisuustoimintaan uusia ajattelu- ja toimintamalleja. Poikkihallinnollisen yhteistyön tiivistäminen ja resurssien kohdentaminen kustannustehokkaasti parantavat kansalaisten turvallisuutta.



**Käyttäjänäkökulma on liikennejärjestelmätöön peruslähtökohta.**



# Joukkoliikenne



## Joukkoliikenteen palveluja halutaan kehittää

ELY-keskus on määritellyt tavoitteellisen joukkoliikenteen palvelutason toimivalta-alueelleen vuosille 2012–2016. Tavoitteellinen palvelutaso suuntaa ELY-keskuksen toimia joukkoliikenteen järjestämisessä ja hankinnassa. Palvelutasoa halutaan nostaa erityisesti Oulun seudulla sekä Oulun ja muiden maakuntakeskusten välisessä liikenteessä. Huono taloudellinen tilanne Oulun seudulla hidastaa tarjonnan lisäämistä seudullisessa liikenteessä. Joukkoliikenteen infojärjestelmään ja sujuvuuteen panostamalla jo vuodesta 2014 alkaen pyritään vaikuttamaan joukkoliikenteen houkuttelevuuteen.

Joukkoliikennepalvelujen kehittäminen laajemmin edellyttää kasvavaa yhteistyötä palvelujen suunnittelussa ja rahoituksessa kuntien kanssa. Vuoden 2017 alusta voimaan tulevan uuden palvelutasopäätöksen valmistelussa määritellään yhteistyössä kuntien kanssa tarvittavat palvelut ja sovitaan kustannusten jaosta. Valmistelu käynnistyy ELY-keskuksen toimialueella vuonna 2014.

Matkaketjujen toimivuus ja joukkoliikenteen sujuvuus ovat keskeisiä joukkoliikenteen kilpailukykyyn vaikuttavia tekijöitä. Suunnittelukaudella kehitetään erityisesti Oulun seudulla sekä ELY-keskuksen toimialueen joukkoliikenteen kehittämiskäytävillä joukkoliikenteen infrastruktuuria matkaketjujen toimivuuden ja joukkoliikenteen sujuvuuden näkökulmasta. Oulun seudun ja valtion välisessä MALPE-sopimuksessa on sovittu joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen liittyvistä hankkeista vuosille 2014–2015. Hankkeiden kustannusarvio on 1,6 milj. €.

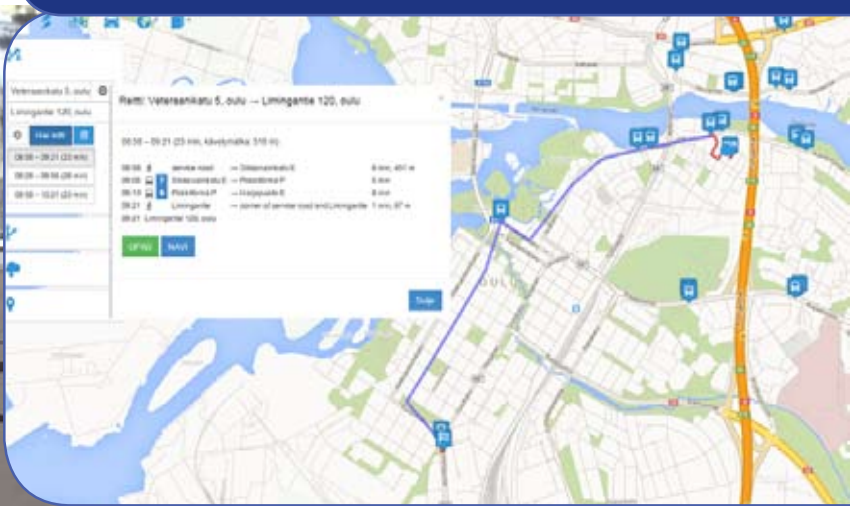
## Linja-autoliikenteen järjestämistapa muuttuu

Joukkoliikennelaki uudistui vuonna 2009 ja muutti linja-autoliikenteen järjestämistapaa. Liikenteen järjestämistavasta päättää toimivaltainen viranomainen, joita ELY-keskuksen lisäksi ovat Oulun kaupunki Oulun seudulla ja Kajaanin kaupunki alueellaan.

Kajaanin ja Raahen seuduilla ELY-keskus järjestää liikenteen ostopalveluin turvatakseen edulliset seudulliset lipputuotteet. Kuntakeskusten välinen liikenne toteutuu nykyisellä palvelutasolla pääosin markkinaehtoisena reitiliikenteenä. Erityisesti maakuntakeskusten välillä vapaan kilpailun odotetaan lisäävän tarjontaa. ELY-keskus turvaa kuntakeskusten väliset tarpeelliset opiskelu-, työ- ja liityntäyhteydet ostopalveluin siellä, missä tarjontaa ei synny markkinaehtoisena liikenteenä.

Palvelujen ylläpitämiseen osoitettu rahoitus ei ole seurannut kustannusten nousua. Niukka valtion rahoitus ja liikenteen järjestämismuutos tekevät palvelutason säilyttämiseen haasteelliseksi. Palvelutason turvaaminen edellyttää jatkossa kuntien osallistumista palvelujen kustannuksiin. Kuntien ja ELY-keskuksen palvelujen yhteissuunnittelua tehostetaan siten, että kuntien erilliskuljetuksiin käytettävää rahoitusta vapautuisi joukkoliikenteen ylläpitoon. Joukkoliikenteen palvelujen rahoitukseen ELY-keskuksella on vuonna 2014 käytettävissä 4,5 milj. €. Summa koostuu tälle vuodelle myönnetystä uudesta määrärahasta sekä edellisvuodelta jääneistä saldoista.





Oulunliikenne.fi -palvelu tarjoaa liikkujille laadukasta tietoa liikenteestä.

## Kohti viisasta liikkumista

Liikkumisen ohjaus on liikenteen kysynnän hallinnan keino, jolla lisätään viisasta liikkumista eli vähennetään yksin omalla autolla ajamista sekä lisätään ympäristön ja yhteiskunnan kannalta edullisia liikkumistapoja, kuten kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikenteen käyttöä, autojen yhteiskäyttöä, kimpapakyytejä ja taloudellista ajotapaa. Kuntien liikenneturvallisuustyöhön on yhdeksi osa-alueeksi otettu viisaiden liikkumismuotojen edistäminen myös liikkumisen ohjauksen keinoin. Kuntia ja muita toimijoita innostetaan ja opastetaan muun muassa kampanjoimaan viisaan liikkumisen puolesta ja tekemään työpaikkojen liikkumissuunnitelmia. Oulun seudulla liikkumisen ohjaus kytketään osaksi jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

## Oulunliikenne.fi uudistuu

Seudullisen Oulunliikenne.fi-liikennetietopalvelun ilme ja toiminnallisuus uudistuvat perusteellisesti alkukesästä. Monipuolinen sisältö säilyy pääosin nykyisenlaisena, mutta myös sitä tullaan jatkossa kehittämään. Palvelu jakaa ajantasaista tietoa Oulun seudulla liikkuville joukkoliikenteen käyttäjille, pyöräilijöille, kävelijöille ja autoilijoille. Palvelulla on nykyisin yli 7 000 päivittäistä käyttäjää.

Palvelu toimii eri päätelaitteiden internet-selaimissa paikantuen käyttäjän sijaintiin ja skaalautuen päätelaitteen näyttöön sopivaksi. Palvelun perustana on karttakäyttöliittymä, jonka yhteyteen eri kulkumuotoja koskevat tiedot kootaan. Uudistuva sivusto helpottaa erityisesti palvelun käyttöä mobiililaitteilla.

Aloitussivuna on jatkossa joukkoliikenne, josta tarjottava tieto on aluksi aikatauluun perustuvaa. Keväällä 2015 aikataulutiedot muuttuvat reaaliaikaisiksi. Muihin kulkumuotoihin pääsee aloitussivulta yhdellä klikkauksella. Mukana on myös julkaisualusta, jolle tehdään teemasivu- ja esimerkiksi liikkumisen ohjausta, liikenneturvallisuutta ja pyöräilyä varten. Palvelun tietoja käyttävät myös useat tiedotuskanavat ja palvelu on aktiivinen sosiaalisessa mediassa.

Käyttäjille ilmaisen Oulunliikenne.fi-palvelun tarkoitus on edistää sujuvaa, turvallista ja kestävästä liikkumista Oulun seudulla. Palvelun tilaajina ovat Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus ja Oulun kaupunki.

**Oulunliikenne.fi tuo pysäkkitiedot kännykään.**





**Joukkoliikenteen  
vetovoimatekijöitä  
ovat mm. lippujen  
hintaa, vuorotar-  
jonta ja tieto siitä  
'millon onnikka'  
tulee.**

## Milloin bussi tulee, missä bussi tulossa?

Oulun seudulla halutaan esittää luotettavaa ja ajantasaista matkustajainformaatiota joukkoliikenteen käyttäjille. Informaatiota tulee saada käyttäjien omista päätelaitteista sekä erilaisista julkisista näytöistä pysäkeillä ja rakennuksissa. Lisäksi tietoja jaetaan muun muassa internetin karttapalveluihin sekä avoimien rajapintojen kautta sovelluskehittäjille. Bussien pysymistä aikataulussa tuetaan liikennevaloetuksin, joita tarjotaan kaikissa valo-ohjatuissa risteyksissä.

Matkustajainfojärjestelmän toteutuksesta on tehty yhteistyösopimus Oulun seudun kuntien ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kesken liittyen Oulun seudun ja valtion väliseen MALPE-sopimukseen.

Järjestelmän määrittelyn lähtökohtana ovat olleet erilaiset käyttötapa- ja erityisesti matkustajien tarpeet sekä käytön helppous. Järjestelmällä pyritään vastaamaan mahdollisimman suoraviivaisesti kysymyksiin "Milloin bussi tulee?" ja "Missä bussi on tulossa?"

Infojärjestelmän hankinta kattaa laite- ja ohjelmistotöiden projektin sekä tietojärjestelmäpalvelun vähintään kuudeksi vuodeksi. Hankinta maksaa kaikkiaan noin miljoona euroa. ELY-keskuksen osuus toimitusprojektin kustannuksista on 50 % ja tietojärjestelmäpalvelusta 25 %. Kuntien osuudet jaetaan asukaslukujen suhteessa. Järjestelmä otetaan käyttöön keväällä 2015.

## Aina vihreää liikennevaloissa - hälytysajoneuvoille

Hälytysajoneuvojen liikennevaloetuudella tarkoitetaan toimintaa, jossa hälytysajoneuvon ajoneuvolle ohjataan pakkovihreää liikennevaloissa. Etuuksien tärkein vaikutus on liikenneturvallisuuden paraneminen, mutta sillä on myös muita liikenteen sujuvuuteen sekä palo- ja pelastustoiminnan tehokkuuteen liittyviä hyötyjä.

Oulun seudulla on kehitetty maailmanlaajuisestikin edistysellinen etuusjärjestelmä, joka toimii automaattisesti ja kattaa seudun kaikki liikennevalot sekä valtaosan paloautoista ja ambulansseista. Vuoden 2014 aikana järjestelmä laajenee kattamaan Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella kaikki yli 200 liikennevaloristeyttä sekä noin 70 hälytysajoneuvoa. Muina tilaajina ovat viisi kaupunkia sekä viisi hälytysajoneuvoa suorittavaa tahoa.

Tehdyn vaikutustutkimuksen perusteella etuusjärjestelmä on alle vuodessa maksanut itsensä takaisin mitattuna onnettomuus- ja aikakustannussäästöillä sekä palo- ja pelastustoiminnan tehostumisella. Palosuojelurahasto myönsi järjestelmälle innovaatiopalkinnon vuonna 2013. Etuusjärjestelmä on hyvä esimerkki innovatiivisesta julkisesta hankinnasta sekä useiden viranomaistahojen onnistuneesta yhteistyöstä.

## Pieniä toimia kävelyn ja pyöräilyn hyväksi

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan jatkuvasti pienin fyysiseen ympäristöön liittyvin toimenpitein. Kävelijöiden, pyöräilijöiden ja mopojen olosuhteet ovat selkiytyneet, kun mopoille on soveltuvin osin osoitettu paikka ajoradalla nykyisten ohjeistusten mukaisesti jo lähes koko toiminta-alueellamme. Viimeiset mopon paikkaan liittyvät muutokset toteutetaan vuonna 2015. Samalla kevyen liikenteen väylien liikennemerkkijärjestelyjä on yhtenäistetty ja korjattu mm. väistämismuutoksilla liittyen. Myös uutta kevyen liikenteen viitoitusta toteutetaan ja hankkeissa huomioidaan pyöräpysäköinnin tarpeet merkittävimmiä katsottujen linja-autopysäkkien yhteydessä.

Kävelyn ja pyöräilyn laskentajärjestelmää ollaan laajentamassa Oulun seudulla ja laskentatiedon keruuta kehitetään valtakunnallisena pilottina yhdessä Liikenneviraston kanssa. Tietoa käytetään tienpidon ja liikenteen suunnittelun tukena sekä nostamaan näiden kulkumuotojen arvostusta liikennejärjestelmässä.



**Merkittävä turvallisuutta  
lisäävä toimenpide on mo-  
poliikenteen siirtäminen  
pois kevyen liikenteen  
väyliltä kaupunkialueilla.**



# Päivittäinen liikennöitävyys turvataan

Tiestön hoitoa ja ylläpitoa ohjataan valtakunnallisilla linjauksilla, joiden tavoitteena on taata mahdollisimman yhtenäisen laatutaso yhteysväleittäin. Hoidon tason määrittelyssä otetaan huomioon erityistarpeet, kuten elinkeinoelämän kuljetukset ja joukkoliikenne.

## Talvihoito – ennakoitavat keliolosuhteet

Tiestön talvihoitoa ohjataan talvihoidon toimintalinjoilla, joilla määritetään tiestön palvelutaso talviaikaan. Tavoitteena on, että päivittäinen liikennöitävyys turvataan kaikilla teillä. Tavoiteltava palvelutaso määritetään laatuvaatimuksilla, jotka puolestaan ohjaavat tehtäviä toimenpiteitä mm. tiestön lumisuuden, liukkauden ja tasaisuuden osalta. Valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti päätieverkon hoidon taso on korkeampi kuin muulla tieverkolla. Pitkillä yhteysväleillä voi liikenteen määrään ja koostumuksen perusteella olla eri hoitoluokkiin lukeutuvia jaksoja. Talvihoitoon käytettävä rahoitus suunnittelukaudella on n. 13 milj. € vuodessa.

### Talvihoito maanteilla 1.10. 2014 alkaen

- Paljas ja pitävä, läpi talven suolattava.
- Paljas, läpi talven suolattava.
- Osin lumipintainen, pakkaskelillä suolaamaton.
- Taajamissa, hieman syvemmät urat sallittuja.
- Lumipintainen, pistehiekoitettava, ongelmakelillä hiekoitetaan koko tie.
- Sama kuin edellinen, mutta hieman pidemmällä toimenpideajalla.



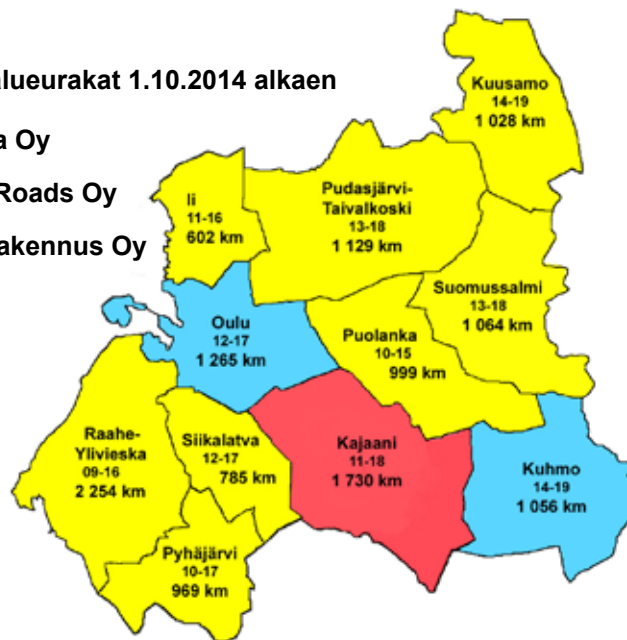


## Hoidon alueurakat 1.10.2014 alkaen

■ Destia Oy

■ NCC Roads Oy

■ YIT Rakennus Oy



## Liikenneympäristön hoito ja ylläpito – yhtenäisyyttä viherhoitoon

Liikenneympäristön hoitoa jatketaan nykyisten käytäntöjen ja laatutasojen mukaisesti. Taajama-alueilla viherhoidon osalta pyritään yhtenäisyyteen tieympäristön kanssa. Viherhoito jaetaan eri hoitoluokkiin, joihin on voitu tehdä hoidon yhtenäisyyttä parantavia muutoksia. Levähdys- ja pysäköintialueiden laajuus sekä varustelutaso pidetään suurin piirtein nykytasolla. Tiestön varusteiden kuten kaiteiden kuntoa pyritään pitämään nykytasolla.

## Sorateiden hoito ja ylläpito – liikennettä tyydyttävä kunto

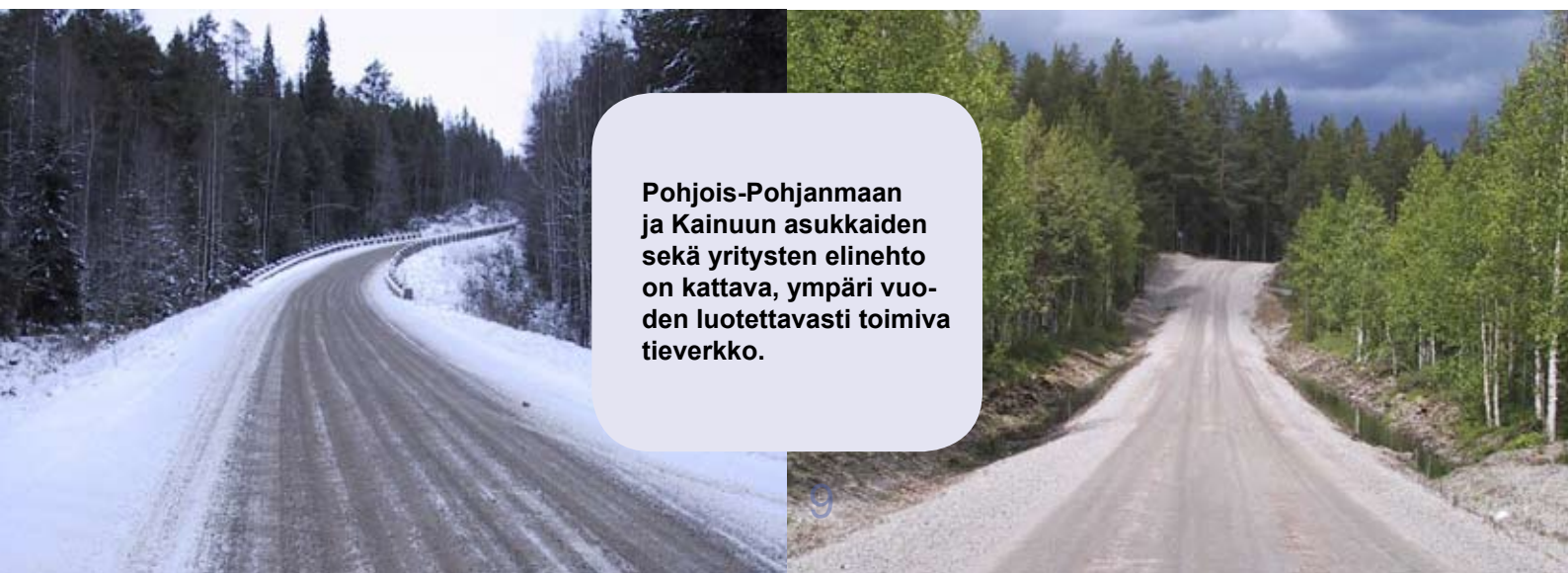
Soratiet jaetaan kolmeen hoitoluokkaan. Luokittelu tapahtuu liikennemäärän, tien verkollisen aseman, maankäytön ja asiakastarpeiden perusteella vilkkaisin sorateihin, perussorateihin sekä vähäliikenteisiin sorateihin. Sorateiden päivittäisestä liikennöitävyydestä huolehditaan hoidon avulla. Sorateiden rakenteiden kunnostukseen on käytettävissä vajaan 0,5 milj. € vuodessa. Pahimpien runkokelirikkoisten kohtien kunnostuksia voidaan tehdä 5–10 km vuodessa.

Sirotepintaisten sorateiden uudelleen pintaukseen ei ole mahdollisuuksia, vaan ne joudutaan kunnostamaan sorapintaisiksi. Vuonna 2014 tällaisia kunnostuksia tehdään yhteensä n. 3 km.

## Päällystettyjen teiden ja siltojen ylläpito – päätieverkon kunto säilyy ennallaan

Päällystettyjen teiden ja tiemerkintöjen ylläpidon vuosittainen rahoitus suunnittelukaudella vaihtelee 17–20 milj. € välillä. Vuoden 2014 toteutukseen sisältyy elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantavaa elvytysrahaa 2,0 milj. €, joka kohdennetaan valtatielle 4 välille Haaransilta-Kempele. Vuosittaisella rahoituksella päällysteitä voidaan uusida n. 250–300 km vuodessa ja pitää tiemerkinnät kunnossa. Tienpidon strategian mukaisesti päätieverkon kunto pyritään pitämään nykyisellä tasolla. Muiden päällystettyjen teiden kunto heikkenee merkittävästi. Lisäksi vähäliikenteisiä päällystettyjä teitä joudutaan muuttamaan sorateiksi.

Siltojen ylläpitoon on käytettävissä vuosittain n. 4 milj. €. Suunnittelukaudella toteutetaan huonokuntoisten siltojen perus- ja vauriokorjauksia. Huonokuntoisten siltojen määrä lisääntyy.

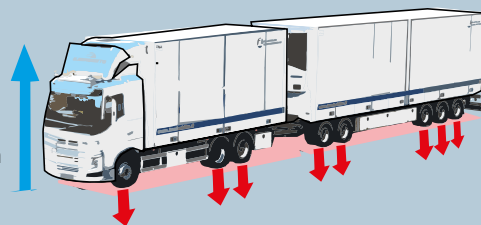


**Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun asukkaiden sekä yritysten elinehto on kattava, ympäri vuoden luotettavasti toimiva tieverkko.**

## Raskaan kaluston uudet enimmäismassat ja -mitat aiheuttavat rajoituksia tieverkolle

Lokakuun 2013 alusta muutetun ajoneuvoasetuksen mukaan ajoneuvojen suurin sallittu korkeus on noussut 4,4 metriin ja kokonaismassa 76 tonniin. Viiden vuoden siirtymäaikana sallitaan tämänhetkiselle kalustolle nykyistä suuremmat kuormat. Edellytyksenä kuitenkin on, että ajoneuvot täyttävät niitä koskevat turvallisuusvaatimukset myös suuremmilla massoilla. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on asettanut rajoituksia silloille ja alikuluille, joista nykyistä raskaammilla tai korkeammilla ajoneuvoilla kulkeminen on kielletty. Uusia painorajoituksia asetettiin 58 kpl pääosin vähäliikenteisille teille.

**Korkeus**  
4,2 m => 4,4 m

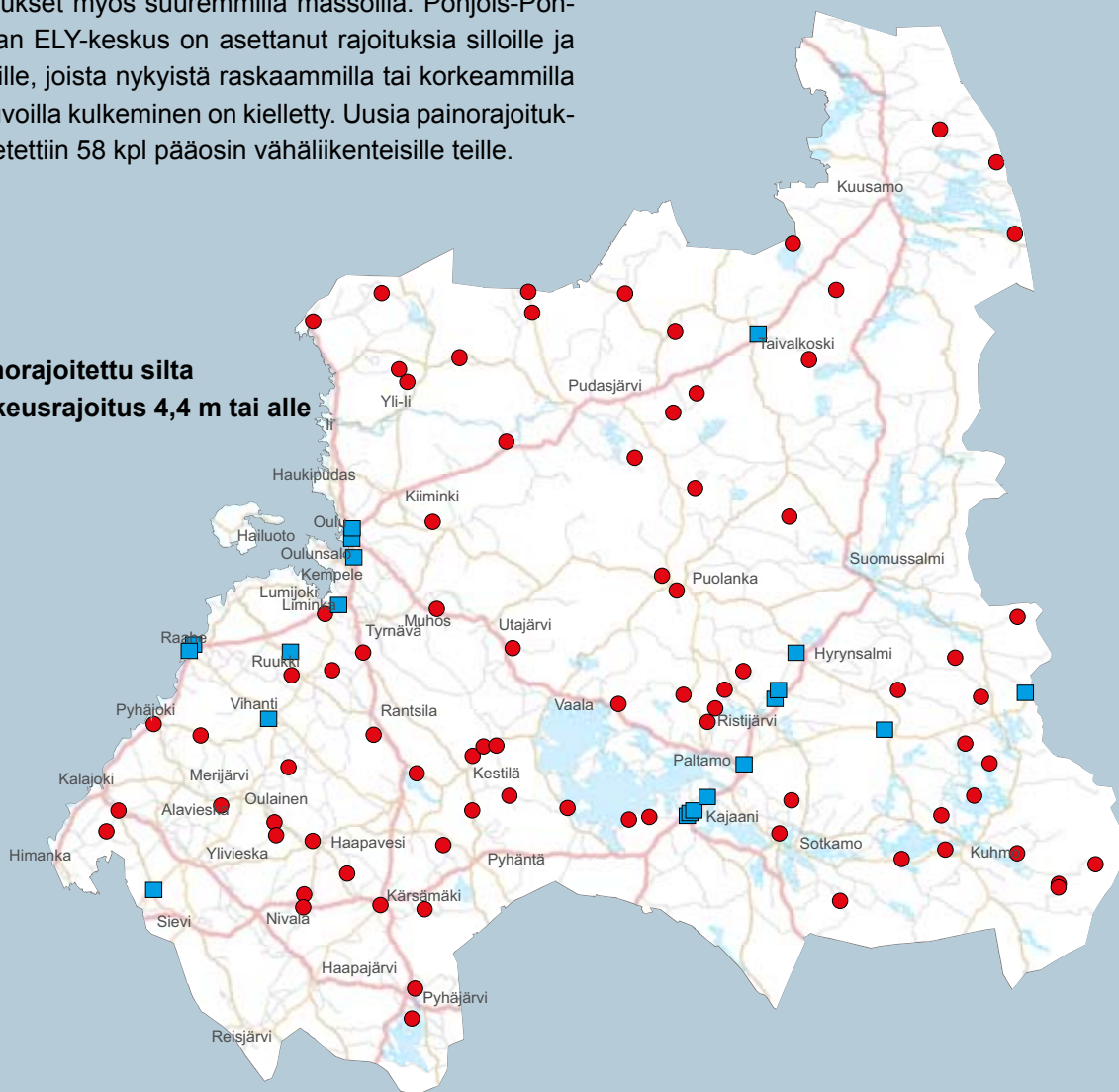


### Kokonaismassa

Auton 2-akselinen akseliryhmä 19 t => 21 t  
Auton 3-akselinen akseliryhmä 24 t => 27 t  
4-akselinen auto 32 t => 35 t  
5-akselinen auto 38 t => 42 t  
8-akselinen ajoneuvoyhdistelmä 68 t (uusi)  
9-akselinen ajoneuvoyhdistelmä 76 t (uusi)

● painorajoitettu silta

■ korkeusrajoitus 4,4 m tai alle



## Perusväylänpidon investoinnit

Vuonna 2014 käynnistyvät investoinnit rahoitetaan kokonaisuudessaan MALPE-rahoituksella tai kuntarahoituksella. Merkittävimmät käynnistyvät työkohteet on esitetty sivun 12 kartalla.

Alueellisiin investointeihin käytössä oleva rahoitus suunnitelmakaudella 2015–18 jää niin vähäiseksi, ettei sitä voida tässä vaiheessa yksittäisiin hankkeisiin kohdentaa. Pääsääntöisesti perusväylänpidon parantamiseen kohdistettava rahoitus pyri-

tään vuodesta 2015 osoittamaan yhteisrahoitteisiin hankkeisiin alueilla, joilla ei ole käytettävissä MALPE-rahoitusta investointien toteuttamiseen. Hankkeiden toteuttamisen yhteydessä jouduttaneen myös käymään vuoropuhelua kuntien osallistumisesta hankkeiden rahoitukseen merkittävällä osuudella. Tärkeää on kuitenkin huolehtia riittävän suunnitelmavalmiuden ylläpitämisestä mahdollisten lisärahoitusten tai erillisrahoitusten (kuten kaivoshankkeet, EU-ohjelmat tai uusi ajoneuvoasetus) varalta.





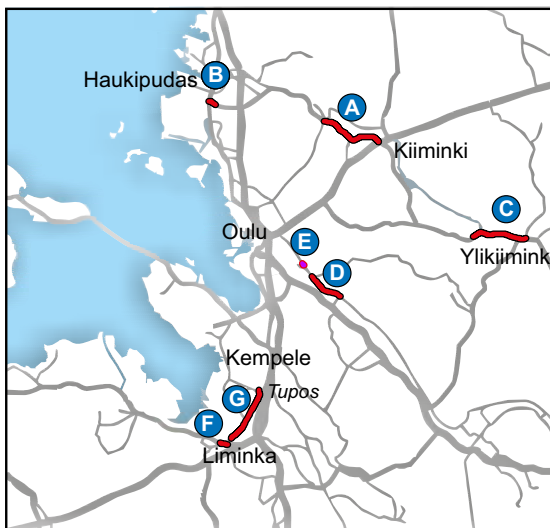
**Limingan ja Tupoksen välisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen on suurimpia MALPE-hankkeita Oulun seudulla.**

Maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinon (MALPE) aiesopimusmenettelyn tavoitteena on eheän, toimivan ja kilpailukykyisen kaupunkiseudun luominen valtion ja seudun kuntien yhteistyönä. Aiesopimuksia on solmittu Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla. Oulun seudun MALPE-aiesopimus on astunut voimaan vuoden 2013 alussa ja se on voimassa vuoden 2015 loppuun asti. Sopijaosapuolina ovat Oulun seudun kuntien ja Pohjois-Pohjanmaan liiton lisäksi ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus, Liikennevirasto sekä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus. Sopimuksen seurannasta vastaa erikseen asetettu seurantaryhmä, joka arvioi sopimuksen mukaisen toimenpiteiden edistymistä ja vaikuttavuutta.

Aiesopimuksessa käsitellään liikennepalveluihin ja liikenneinfrastruktuuriin liittyviä toimenpiteitä. Liikennejärjestelmän osalta tavoitteena on erityisesti maankäytön ja liikenteen toimien yhteensovittaminen sekä kestävä liikumisen edistäminen. Lisäksi sopimuksessa määritetään sopimuksen nojalla vuosina 2014–15 toteutettavat hankkeet. Valtio on osoittanut rahoitusta hankkeiden toteuttamiseen 5 milj. €, ja kunnat osallistuvat toteuttamiseen vastaavalla 5 milj. € rahoitusosuudella.

Aiesopimuksen mukaisilla hankkeilla edistetään kävelyä ja pyöräilyä sekä kehitetään joukkoliikennettä. Kävelyä ja pyöräilyä edistävissä hankkeissa rakennetaan uusia kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja täydentämään olemassa olevaa liikenneverkkoa. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä taas parannetaan liittymäjärjestelyin, rakentamalla liikennevaloja, kehittämällä joukkoliikenteen infojärjestelmää ja liikennevaloetuksia sekä varustamalla linja-autopysäkkejä katoksilla, aikataulunäytöillä ja pyöräpysäköinneillä.

Tällä hetkellä hankkeista on käynnissä Limingan ja Tupoksen välisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen. Hankkeen on määrä valmistua elokuussa 2014. Lisäksi tänä vuonna käynnistyvät mm. Alakylän ja Kiimingin sekä Vesalan ja Ylikiimingin välisten kevyen liikenteen väylien rakentaminen sekä Piriläntien liikennevalojen rakentaminen maantiellä 847 Kempeleessä. Myös joukkoliikenteen infojärjestelmän ja liikennevaloetuksien toteutuksesta on tehty yhteistyösopimus Oulun seudun kuntien ja ELY-keskuksen kesken. Hankkeen toteutus on jo käynnistynyt ja järjestelmä valmistuu keväällä 2015. Muut hankkeet käynnistyvät viimeistään ensi vuonna.



**Oulun seudun MALPE-hankkeilla parannetaan kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita valtion ja kuntien yhteisrahoituksella, joka on yhteensä 10 miljoonaa euroa.**

#### Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hankkeet 8,4 milj. euroa

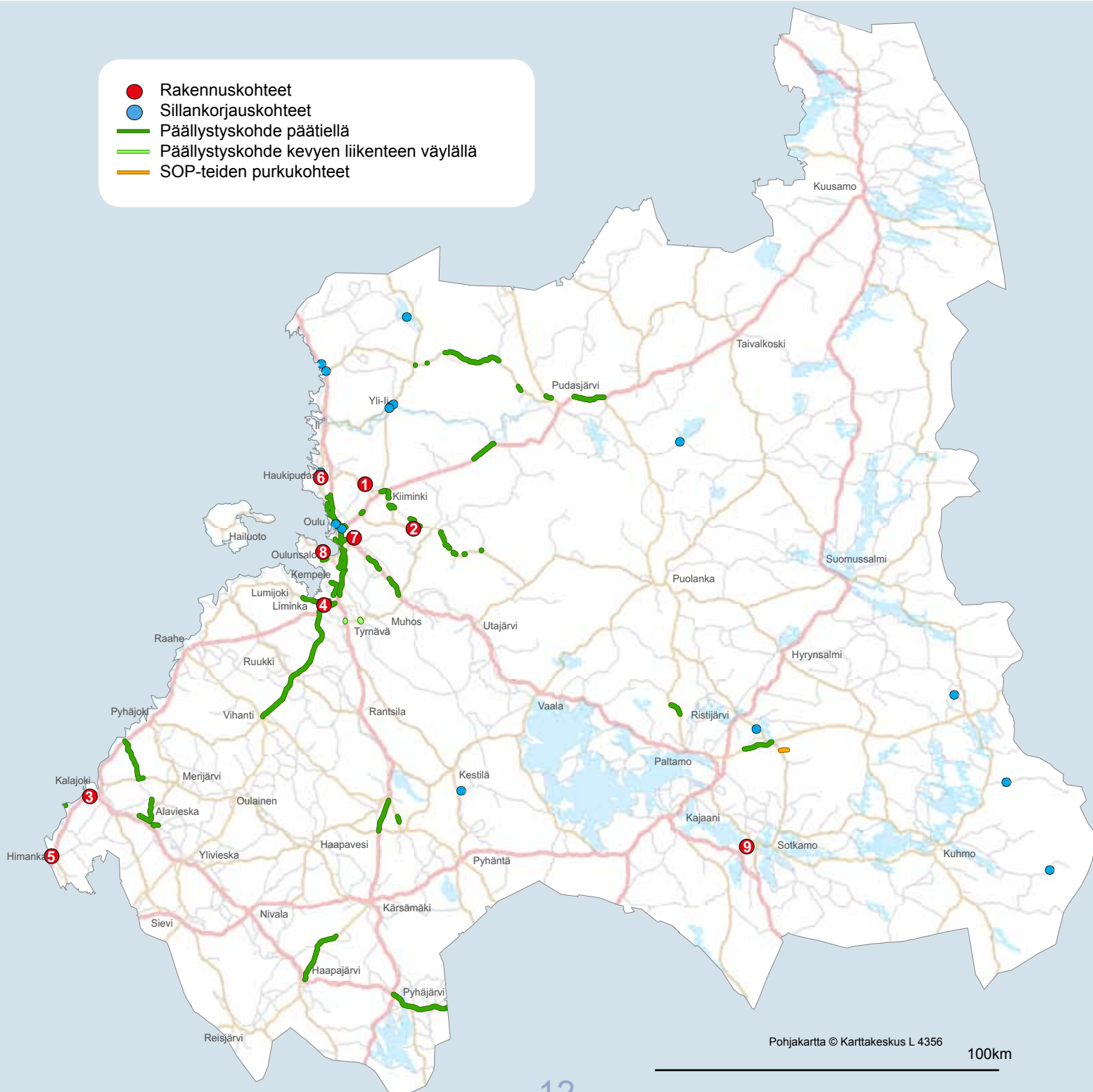
- A Kiiminki-Alakylä kevyen liikenteen väylä mt 848
- B Heitontien liittymän alikulkukäytävä ja joukkoliikenteen pysäkit mt 848
- C Vesala-Ylikiiminki kevyen liikenteen väylä mt 833
- D Markku-Sanginsuu kevyen liikenteen väylä mt 8300
- E Kivikkokankaan liittymän alikulkukäytävä ja joukkoliikenteen pysäkit mt 8300
- F Värminkosken tie-livarinpolku kevyen liikenteen järjestelyt mt 813
- G Tupos-Liminka kevyen liikenteen järjestelyt mt 18666

#### Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamishankkeet 1,6 milj. euroa

Pysäkki- ja liittymäjärjestelyt, liikennevalot, liikennevaloetudet ja joukkoliikenteen infojärjestelmä, maksajina valtio ja seudun kunnat

# Merkittävimmät käynnistyvät työkohteet 2014

Kohde	Hankkeen nimi	Tie	Kunta	Rahoitus
1	Mt 848 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Alakylä-Kiiminki	848	Oulu	MALPE
2	Mt 833 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Vesala-Ylikiiminki	833, 836, 8361	Oulu	MALPE
3	Vt 8 liittymäjärjestelyt Meinalan kohdalla	8	Kalajoki	EAKR
4	Mt 813 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Värminkoski-livarinpolku	813	Liminka	MALPE
5	Mt 18031 kevyen liikenteen väylä välillä Pajatie-Karvonperäntie	18031	Kalajoki	kaupunki
6	Mt 848 Heitontien liittymän alikulkukäytävä	848	Oulu	MALPE
7	Mt 8300 Kivikkokankaan liittymän alikulkukäytävä	8300	Oulu	kaupunki
8	Mt 816 liittymäjärjestelyt Niemenrannan kohdalla	816	Oulu	kaupunki
9	Mt 8741 Vuokatinvaarantien alikulkukäytävä	8741	Sotkamo	EAKR





## Vaikutukset lähivuosina



**Liikenneturvallisuuden paraneminen edellyttäisi uusia investointeja.**

Päätieverkon kunto ja palvelutaso pystytään turvaamaan suunnittelukaudella, mutta muiden maanteiden kunto sekä palvelutaso heikkenevät ja korjausvelka kasvaa. Syksyllä 2013 voimaan tulleen ajoneuvoasetuksen sallimia kokonaismassojen korotuksia ei voida hyödyntää täysimääräisesti siltojen kantavuuden takia kaikilla seutu- ja yhdysteillä.

Joukkoliikenteen palvelutasoon voidaan aidosti vaikuttaa, mutta tätä mahdollisuutta rajoittavat valtion ja kuntien niukat taloudelliset resurssit. Oulun seudulla joukkoliikenteen palvelutarjontaa ei pystytä tavoitteen mukaisesti parantamaan taloudellisesta tilanteesta johtuen. Joukkoliikenteen informaatiojärjestelmä, pysäkkiolosuhteet ja sujuvuus paranevat Oulun seudulla, mikä vaikuttaa myönteisesti joukkoliikenteen imagoon ja houkuttelevuuteen. Päätiestöllä tarjontaa lisääntynee uusien toimijoiden myötä. Maaseudulla tarjontaa joudutaan vähäisestä kysynnästä ja niukoista resursseista johtuen karsimaan. Kuntien vastuut liikenteen järjestämisessä kasvavat erityisesti kuntien sisäisten joukkoliikennepalvelujen osalta. Peruspalvelutsoiset yhteydet kuntien välillä kuitenkin pääosin säilyvät.

Lisääntyvä liikenne aiheuttaa ajoittain ruuhkautumista Oulun kaupunkiseudulla. Liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta pyritään edistämään liikenteen hallinnan ja älyliikenteen keinoin sekä lisäämällä liikkumisen ohjausta.

Liikenneinfrastruktuurin kehittämistä ei pystytä tukemaan investointeihin käytettävissä olevien määrärahojen niukuuden vuoksi. Liikenteen lisääntyessä myös ympäristölle kohdistuvat haitat lisääntyvät. Investointien puuttuessa turvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää nopeuksien alentamista, automaattisen valvonnan lisäämistä sekä ajo- ja kulkutapoihin vaikuttamista.

Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää liikenneympäristön kehittämisen lisäksi myös kansalaisten asennemuokasta, koska esimerkiksi liki puoleen kuolonkolareista liittyy merkittävää riskinottoa. Yhteistyöllä eri viranomaistahojen kanssa pyritään liikenneturvallisuustoimijatyön avulla lisäämään kansalaisten perusvalmiuksia ottaa vastuuta omasta ja lähimmäisen turvallisuudesta.

**Liikenneinfrastruktuurin korjausvelka kasvaa.**



## Kehittämishankkeet

Liikennepoliittisessa selonteossa Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimialueelle on esitetty yksi hanke, valtatie 22 parantaminen välillä Oulu-Kajaani. Lisäksi selonteossa on maininta kaivosyhteyksien kehittämisestä ja elinkeinopoliittisesti tärkeistä hankkeista, joista päätehtään erikseen. Tällaisiin hankkeisiin ELY-keskuksen toimialueella lukeutuvat mm. Pyhäjoen ydinvoimalaitoksen sekä kaivoshankkeiden edellyttämät tieinvestoinnit. Selontekoon sisältyy myös liikenneverkon kehittämisohjelma vuosille 2016–2022, jossa ELY-keskuksen kannalta keskeisiä hankkeita ovat valtatie 4 Oulu-Kemi ja Oulu-Jyväskylä -yhteysvälien kehittäminen.



## Valtatien 22 kehittäminen välillä Oulu-Kajaani

Valtatie 22 yhdistää Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntakeskukset Oulun ja Kajaanin. Tie on valtakunnallinen matkailutie (Tervantie). Kehittämishankkeen seurauksena autoliikenteen sujuvuus paranee etenkin Oulun kaupunkiseudulla ja säilyy muilla vilkasliikenteisillä osuuksilla vähintään nykyisellä tasolla liikenteen kasvusta huolimatta. Lisäksi valtatie ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Hankkeella on myös positiivinen vaikutus kevyen liikenteen yhteyksiin sekä turvallisuuteen.

### Aikataulu

Tie- ja rakennussuunnitelmien laadinta on aloitettu. Toteutamisvalmius on jo olemassa osalle liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä. Hankkeen on määrä käynnistyä vuonna 2015.

### Kustannukset

Koko yhteysvälin kustannusennuste on 45 milj. € hankkeen arvioitun toteutusajankohdan hintatasossa.





## Hankkeessa ehdotetaan seuraavia toimenpiteitä:

- Oulun kaupungin alueella tie levennetään nelikaistaiseksi välillä Joutsentie–linatti ja linatin risteyssillalle rakennetaan suuntaisrampit, lisäksi Poikkimaantien ja Oulunlahdentien liittymiä parannetaan
- Liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä toteutetaan Oulun, Muhoksen, Utajärven, Vaalan, Paltamon ja Kajaanin kohdilla
- Tietä levennetään välillä Utajärvi–Vaala ja Vaala–Paltamo
- Pikkaralan, Viskaalinmäen, Hyrkkään ja Kivesvaaran kohdille rakennetaan ohituskaistoja
- Pohjaveden suojaus rakennetaan Vaalaan valtatielle 22 Vaalantien liittymän kohdalle
- Melusuojaus rakennetaan Oulun kaupungin alueelle

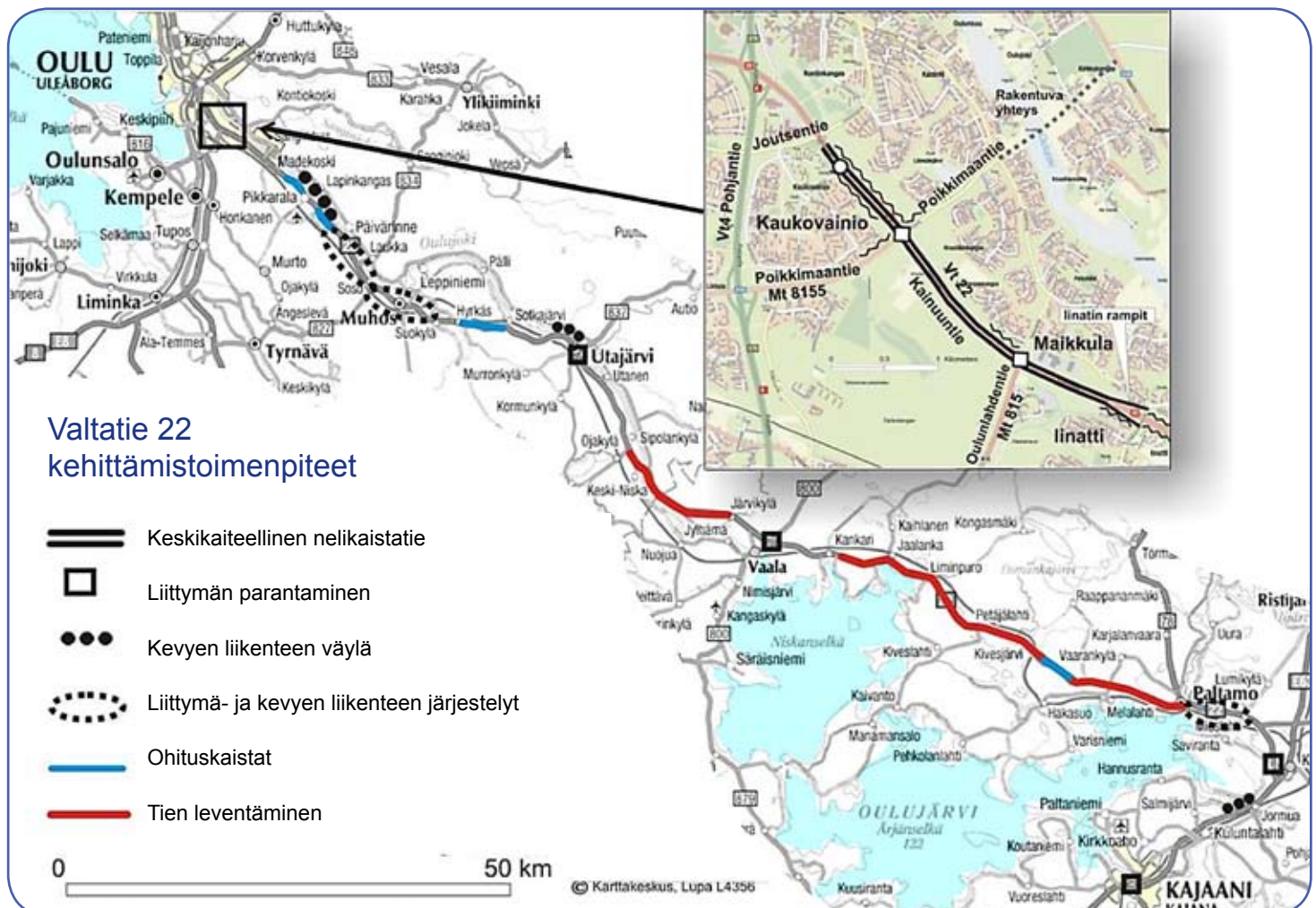
Valtatien 22 Oulu-Kajaani yhteysvälin kehittämishankkeen suunnitelmien aineistoja löytyy internetistä osoitteesta <http://www.webforum.com/elypohjoinen/>



Vt 22, linatin risteysilta.



Vt 22 / Mt 815 (Oulunlahdentie) liittymä.





# Rahoituspäätöstä odottavia merkittäviä tiehankkeita

## Valtatien 4 Oulu-Kemi kehittämishanke

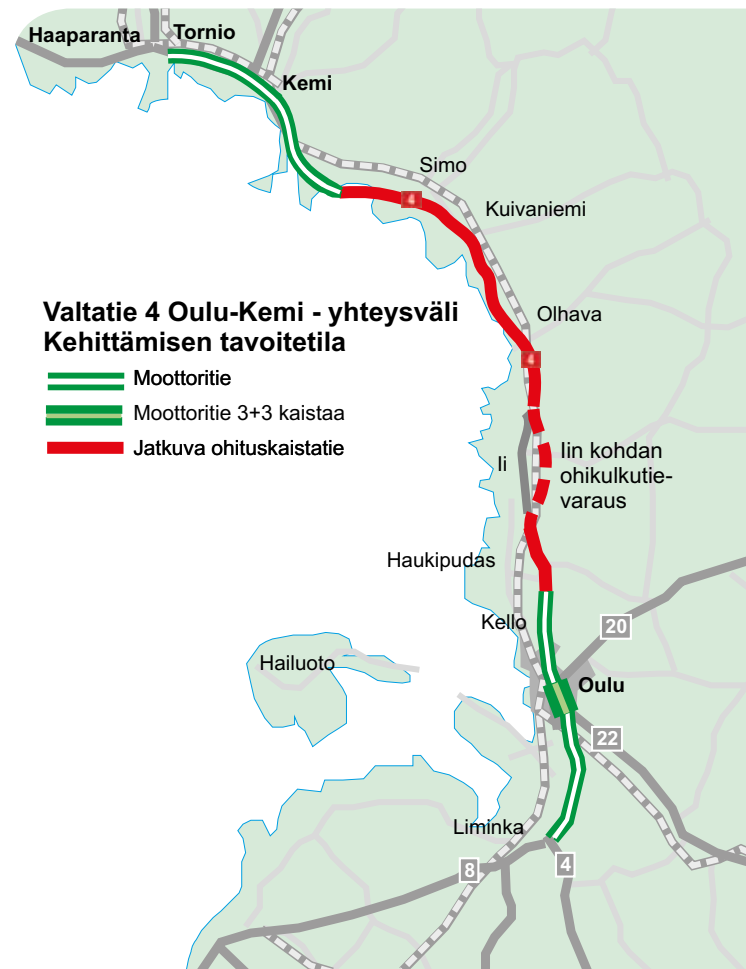
Valtatie 4 on Pohjois-Suomen tärkein liikenneyhteys. Tiejakso on myös hiljattain hyväksytty TEN-ydinverkkoon. Tiejakso on kuitenkin nykyisellään pahoin ruuhkautunut ja turvaton, jonka vuoksi sen parantaminen on ajankohtaista.

### Aikataulu

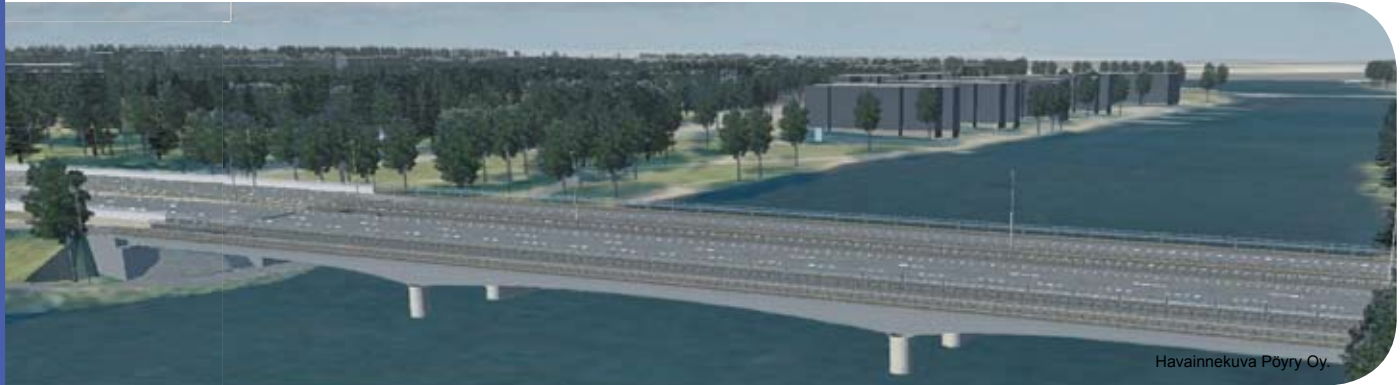
Suunnitelmien puolesta osa yhteysvälin toimenpiteistä on käynnistettävissä heti. Ii-Kuivaniemi-välin ohituskaistoista on valmiit rakennussuunnitelmat. Myös Oulun kohdan parantamisesta (vt 4 Kempele-Kello) on valmistunut rakennussuunnitelma syksyllä 2013. Tiejaksolla tehdään parhaillaan uudelleenarviointia osana koko Lusi-Haaparanta-yhteysväliä. Uudelleenarviointi on osa uuden liikennepoliittikan mukaista ajattelua, jossa pyritään löytämään tehokkaimmat toimenpidekokonaisuudet.

### Kustannukset

Nykyisen liikennepoliittisen selonteon mukaiset kustannukset on arvioitu 130 milj. € suuruiseksi. Kyseiset kustannukset eivät sisällä Oulun kaupunkiseudun kaupallisten hankkeiden tiejärjestelyjä eivätkä Iin kohdan ohikulkutietä.







Havainnekuva Pöyry Oy.

**Uusi kevyenliikenteen silta Oulujoen yli mahdollistaa 3+3 -kaistaisen osuuden rakentamisen nykyiselle sillalle.**

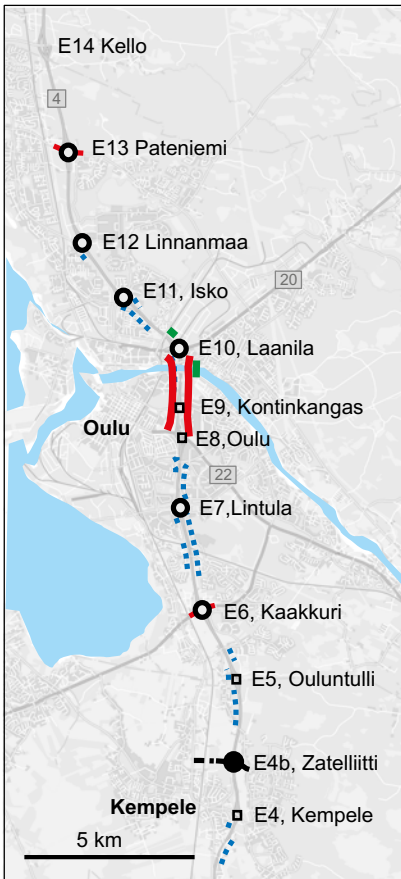
## Oulun kohta

Oulun kohdan moottoritille rakennetaan kolmannet kaistat ja meluesteet. Oulujoen yli rakennetaan uusi kevyen liikenteen silta. Moottoritiin eritasoliittymiä kehitetään nopealle joukkoliikenteelle sopiviksi.



Havainnekuva Pöyry Oy.

**Kolmannet kaistat helpottavat mm. nopean joukkoliikenteen toteuttamista.**



- Uusi eritasoliittymä
- Eritasoliittymän parantaminen (mm. rampit, pysäkit, liikennevalot)
- Lisäkaistat
- Melusuojaus
- Kevyen liikenteen silta
- Muu parantaminen (mm. rampiliittymät, pysäkkijärjestelyt)

## Haukiputaan kohta

Haukiputaan eteläpuolella moottoriliikennetierakennetaan moottoritieksi ja välillä Haukipudas-Räinänpää keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1-kaistainen tie).



- Moottoritie
- Jatkuva ohituskaistatie

## Väli Ii - Simon Maksniemi

Pohjois-lin ja Simon Maksniemen välillä rakennetaan kuusi paria keskikaiteellisia ohituskaistajaksoja. Taajamien kohdille tehdään liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä sekä rakennetaan meluesteitä.



- Valmis ohituskaista
- Uusi ohituskaista (1.vaihe)
- ... 1+1 keskikaiteosuus
- Eritasoliittymä
- Pienet toimenpiteet

# Pyhäjoen ydinvoimalan edellyttämät tieinvestoinnit

Fennovoima Oy on tehnyt päätöksen rakentaa Pyhäjoen Hanhikiveen ydinvoimalaitoksen. Voimala-alueelle on rakennettava valtatieltä 8 uusi tie sekä tarvittavat kevyen liikenteen väylät. Lisäksi edellytetään toimenpiteitä välille Kalajoki-Liminka.

## Ehdotetut toimenpiteet

- Valtatie 8:lta rakennetaan voimalaitokselle uusi maantieyhteys ja kevyen liikenteen väylät järjestelyineen
- Hanhikiven kohdalle rakennetaan kanavoitu liittymä ja 4 km pituinen kevyen liikenteen väylä välille Parhalahti-Hurnasperä
- Pyhäjoen vesistösiltoja (2 kpl) parannetaan
- Raahen ja Pyhäjoen kohdilla tehdään tasoliittymäjärjestelyjä
- Raahe-Liminka-välille rakennetaan ohituskaistoja (2 kpl)
- Lapinkankaan kohdalla parannetaan tien ja radan ylikulkusiltaa
- Lisäksi toteutetaan 5 km tievalaistusta, liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, kevyen liikenteen väyliä ja alikulkukäytävä sekä riista-aitoja.

## Kustannukset

Kustannusennuste on n. 30 milj. €. Ydinvoimalaitoksen tieyhteys on esitetty toteutettavaksi ns. jälkirahoitushankkeena.



Toimenpideryhmä	kustannus
Ydinvoimalan rakentamisen edellyttämät toimenpiteet	8,5 milj. €
Valtatien 8 siltojen ja pääliittymien parantaminen	9,5 milj. €
Valtatien 8 liikenteen sujuvuuden parantaminen	8,0 milj. €
Valtatien 8 muu liikenneturvallisuuden parantaminen	4,0 milj. €
<b>Yhteensä</b>	<b>30 milj. €</b>

## Ydinvoimalan rakentamiseen liittyvä tiestön parantaminen



- Liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä sekä tievalaistusta
- Siltojen parantamista
- Uusi tieyhteys
- - - Ohituskaistoja



# Hailuodon liikenneyhteyden kehittäminen



Tällä hetkellä ainoa säännöllinen liikenneyhteys Hailuotoon on lautan välityksellä. Lauttayhteydeltä odotetaan nykyistä parempaa palvelutasoa. Nykyisellä palvelutasolla lauttayhteys ruuhkautuu etenkin kesäisin eikä lautta liikennöi ympäri vuorokauden.

Yksi suurimmista lauttaliikenteen ongelmista on sen kalleus. Liikenteen vuosittaiset kustannukset ovat tällä hetkellä lähes 5 milj. €. Mikäli lauttayhteyden palvelutaso pidetään nykyisenä tai sitä parannetaan, kustannukset nousevat edelleen. Selvitysten perusteella kiinteä yhteys voitaisiin rahoittaa nykyiseen liikennepalveluun nähden suhteellisen lyhyessä ajassa. Ellei kiinteää yhteyttä toteuteta, nykyinen lautta on uusittava lähivuosien aikana.

## Hanke

Hailuodon kiinteän yhteyden pituus on 7,7 km. Yhteys sisältää 6,2 km pituisen pengerosuuden sekä Huikun ja Riutunkarin sillat. Kumpikin silta on pituudeltaan yli 700 m. Kiinteä yhteys sijoittuisi nykyisen lauttaväylän pohjoispuolelle.

## Hankkeen tilanne

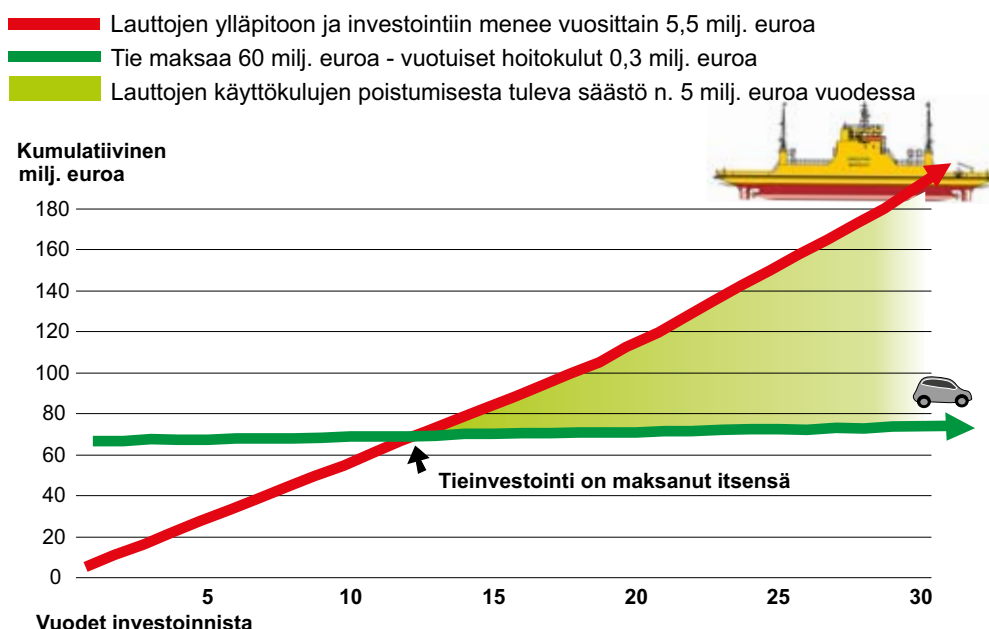
Ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA) on valmistunut vuoden 2009 syksyllä.

YVA:n jälkeen on tehty täydentäviä selvityksiä, joista viimeisimmät koskevat lieventämistoimenpiteiden suunnittelua. Helmikuussa 2014 saatiin ympäristöministeriöstä tarkennettu Natura-lausunto, jonka mukaan Hailuodon ja Oulunsalon välinen pengertie-siltayhteys on toteutettavissa.

Seuraavaksi jatketaan Hailuodon ja Oulunsalon välisen merialueen osayleiskaavatyötä laatimalla pengertie-siltayhteyden mahdollistama kaavaehdotus. Lisäksi jatketaan maantielain mukaisen yleissuunnitelman laadintaa. Yleissuunnitelma tulee käsittelyyn vuoden 2014 loppupuolella.

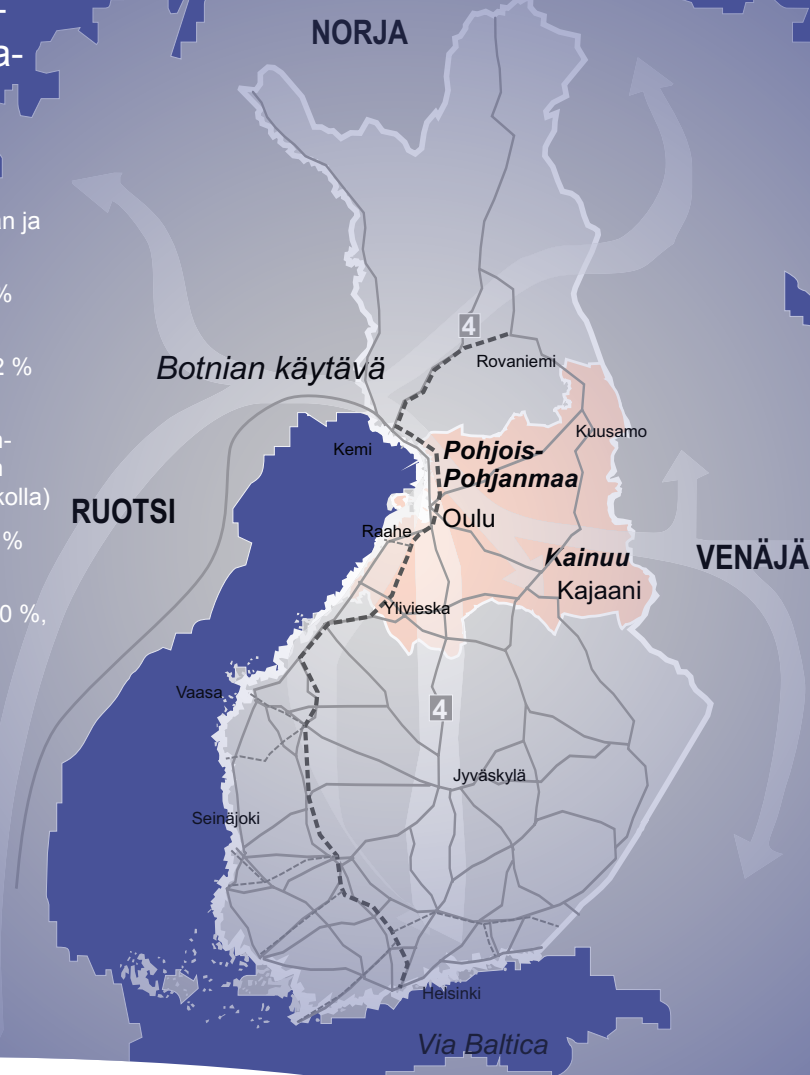
Kiinteän yhteyden kustannusarvio on 60 milj. € (sisältäen rakentamisen aikaiset korot).

**Käyrät kuvaavat kustannusten kumulatiivista kehittymistä tielle ja lauttalle. Kiinteä yhteys maksaa itsensä suhteellisen lyhyessä ajassa säästyneinä ylläpitokuluina.**



## Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastualueen tietoja

- Toimialue käsittää Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnat
- Alueella asuu 483 262 asukasta (8,9 % koko maan väestöstä)
- Maantieverkon pituus 12 852 km (16,2 % koko maan maantieverkosta)
- Kevyen liikenteen väylien pituus maantieverkolla 691 km (13,1 % koko maan kevyen liikenteen väylistä maantieverkolla)
- Siltoja maantieverkolla 2058 kpl (13,9 % koko maan silloista maantieverkolla)
- Valta- ja kantateistä on päällystetty 100 %, seututeistä 98 % ja yhdysteistä 45 %



## Yhteystiedot

[www.ely-keskus.fi/pohjois-pohjanmaa](http://www.ely-keskus.fi/pohjois-pohjanmaa)

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri -vastualue

Veteraanikatu 5, 90130 OULU

PL 86, 90101 OULU

puhelinvaihde: 0295 038 000

sähköposti: [etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi](mailto:etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi)

sähköposti kirjaamo: [kirjaamo.pohjois-pohjanmaa@ely-keskus.fi](mailto:kirjaamo.pohjois-pohjanmaa@ely-keskus.fi)

### Lisätietoja suunnitelmasta antavat

Ylijohtaja Matti Räinen

Yksikön päällikkö, suunnittelu Risto Leppänen

Yksikön päällikkö, liikennejärjestelmä Timo Mäkiyrö

Yksikön päällikkö, kunnossapito ja rakentaminen Markku Tervo

Toiminnanohjauspäällikkö Vesa Matturi

puh. 0295 038 279

puh. 0295 038 262

puh. 0295 038 268

puh. 0295 038 293

puh. 0295 038 266

### Asiakasneuvonta

Liikenteen asiakaspalvelu

Neuvonta yksityisteiden valtionavustuksista

Tienkäyttäjän linja

(ilmoitukset tiestön kunnosta ja liikenteen ongelmista)

Neuvonta ja palautteet: [liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi](mailto:liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi)

puh. 0206 90300 (ma-pe klo 9-16)

puh. 0206 90303 (ma-pe klo 9-16)

puh. 0200 2100 (24 h/vrk)